



Niente striscie. Nessuna scritta GT. Niente cofano nero opaco. Solo un nuovo potente motore sotto il cofano

La nuova Triumph Dolomite rivela il suo carattere a prima vista. Si riporta infatti l'immediata impressione che è un'automobile di rara qualità e raffinatezza pur lasciando intravedere in maniera distinta (e distinguibile) una potenza ben imbrigliata.

Sotto il cofano: il motore. Un nuovo 1854 cc. inclinato con 4 cilindri frutto di un avanzato studio di ingegneria.

Sviluppa 91 CV-DIN a 5200 giri/min. Questo 4 cilindri inclinato ha permesso una più agile carrozzeria e il suo albero motore con 5 supporti garantisce un alto grado di affidabilità.

L'accelerazione della Dolomite in quarta da 64 a 96 Km/h in 9 secondi, è una delle migliori tra le vetture della sua classe e la Dolomite mantiene la sua velocità massima senza alcun sforzo.

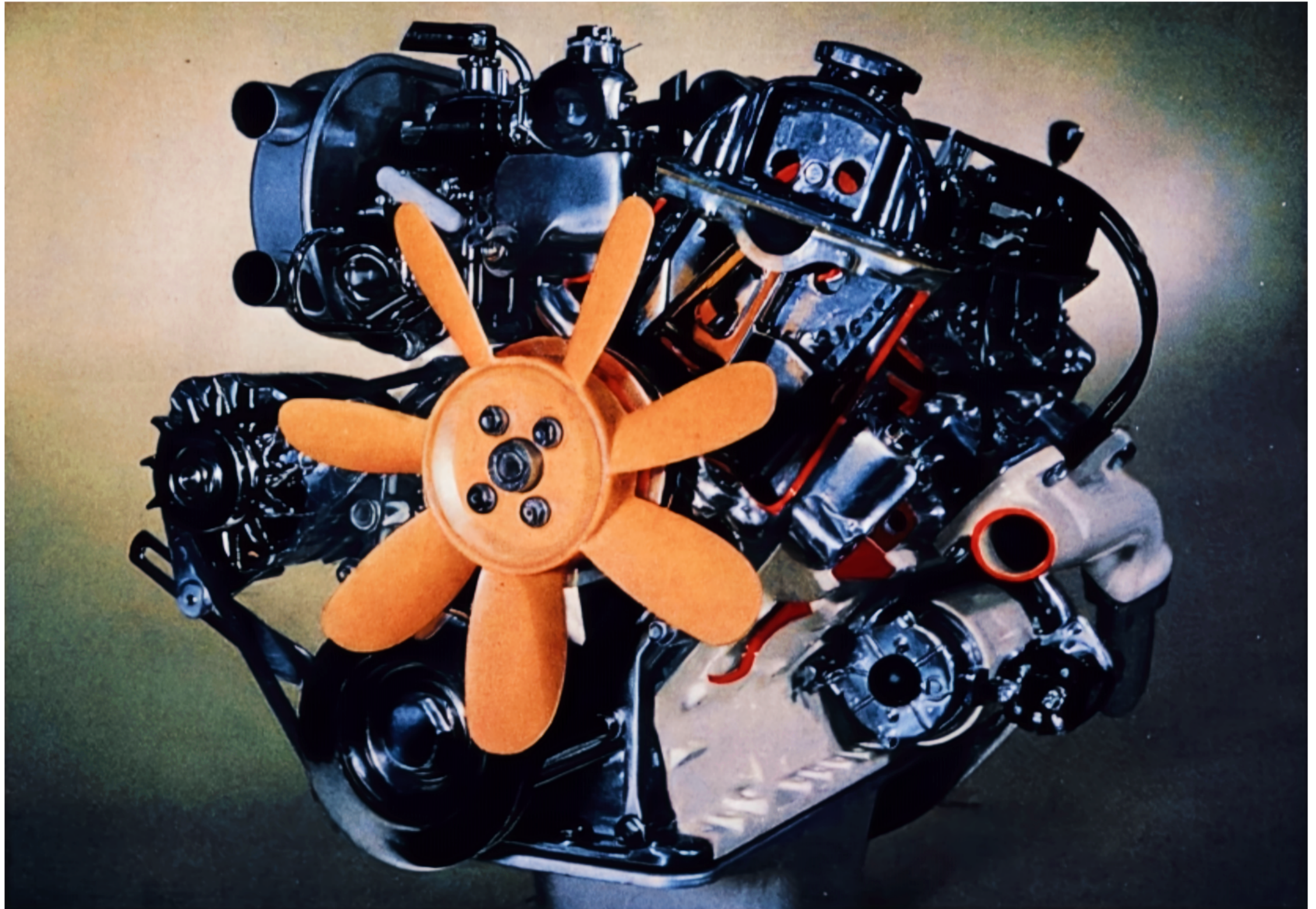
La Dolomite non ha dunque bisogno delle decorazioni convenzionali per le vetture « potenti »: marchi GT, strisce, ecc. Le sue prestazioni parlano da sole.

Sulle autostrade o nel traffico intenso delle ore di punta la guida e la manovrabilità sono eccezionali e il sistema di sospensioni posteriori a ruote indipendenti (con incorporato un triangolo di reazione) più le barre antirollio anteriori e posteriori, assicurano un comportamento in ogni caso corretto.

Sotto i piedi la solida autorità dei freni servo-assistiti, a disco anteriormente e a tamburo autoregistranti posteriormente.

La prima passeggiata con la Dolomite vi mostrerà cosa essa possa fare!

Non c'è bisogno di espedienti esibizionistici.





... e il lussuoso abitacolo

La Triumph Dolomite stabilisce chiaramente un fatto, un'automobile per essere compatta non è necessario che sia scomoda.
Più grandi della media, i sedili anteriori ed il divano posteriore, non sono soltanto di aspetto elegante, ma anche estremamente comodi: sono rivestiti di Brodcord « Bri-Nylon » un moderno materiale che sia d'inverno che d'estate conserva la sua confortevole eleganza e un aspetto piacevole ed è anche antimacchia.
I sedili anteriori hanno uno schienale completamente reclinabile e sono regolabili sia longitudinalmente che per inclinazione. Il sedile del guidatore è regolabile anche in altezza .
Il piantone dello sterzo è regolabile verticalmente ed assialmente Queste variazioni, più l'infinita varietà di posizioni dei sedili permettono al guidatore di sentirsi a suo agio nella Dolomite. Il cruscotto è in noce e raggruppa razionalmente gli strumenti, tra i quali il famoso « Triumph 8 spie » (accensione, carburante, pressione olio, abbaglianti, indicatore di direzione, starter e freno a mano).
Tutto è a portata di mano: una levetta posta a destra sul canotto sterzo comanda gli indicatori di direzione ed incorpora il commutatore luci, il lampeggiatore ed il claxon. Una levetta posta a sinistra fa funzionare il lavavetro ed il tergicristallo a due velocità con una posizione addizionale che permette di dare al tergicristallo una sola battuta.
Sul canotto sterzo è posto anche un interruttore principale a forma circolare che controlla i fari abbaglianti, le luci di posizione e l'illuminazione degli strumenti.



















Il test della Dolomite

una corsa estenuante di 4800 Km. attraverso l'Europa

Gli ingegneri della Triumph stabilirono alcuni speciali tests per rendere questa automobile nelle più diverse condizioni ambientali e di clima sempre piacevole da usare.

Ecco un test che giustificherebbe la pretesa della Dolomite ad essere designata GT, anche se non è mai stata classificata come tale: un giro attraverso l'Europa in febbraio e marzo quando le condizioni del tempo e di strada sono maggiormente difficoltose.

Poi, tanto per gradire, una prova sui circuiti di Monza e Le Mans.
Alla fine, la data di partenza era stata fissata per la fine di marzo, per cui la Dolomite avrebbe dovuto affrontare condizioni stradali peggiori di quelle dei primi mesi invernali.

4800 Km. di neve, ghiaccio, nebbia, melma, fango.

Punto di partenza: Le Havre - Destinazione: Dolomiti - Al volante: Martin Cox pilota ventottenne della Triumph e collaudatore - Prima tappa: Le Mans.

























TOTAL TOTAL

24 ore a Le Mans

23 marzo, mezzogiorno. Arrivati al circuito di Le Mans da Le Havre, la Dolomite fu sottoposta ad una serie di prove di alta velocità sia di giorno che di notte.

Si voleva dotare la vettura di pneumatici da competizione, ma non erano disponibili.

Quindi tutte le prove si svolsero con i radiali standard della Dolomite.

Girando sul circuito il 4 cilindri inclinato manteneva le sue caratteristiche di elasticità e rotondità di ora in ora.

Per quanto frequenti e veloci fossero i passaggi di marcia, il cambio rispondeva sempre prontamente e con precisione.

L'alto rapporto in seconda si rivelò di eccezionale utilità nei punti più impegnativi. Nessuno sbandamento si verificò durante la prova, malgrado il tracciato difficile e tortuoso.



Le barre antirollio posteriori ed anteriori ed i radiali « sure-grip » neutralizzarono l'effetto dei tornanti.









A Montecarlo

Dopo Le Mans, la Dolomite raggiunse il sud attraverso Orleans e Lione per prendere la nota strada Nazionale n. 7 attraverso la valle del Rodano.

Malgrado il super sforzo di Le Mans, la Dolomite coprì questa lunga distanza senza sforzo sorpassando camions con quasi pigra tranquillità.

Sull'autostrada essa sfrecciava ad andatura di crociera e con i passeggeri a bordo ad oltre 160 Km/h.

Venne il giorno in cui disinvoltamente partì per gettarsi impetuosamente sulle strade a sud di Lione.

Il sistema di areazione fu necessario e procurò sollievo allo stanco ed affaticato equipaggio.

Martin Cox passò la guida al suo compagno e dormì come un bambino sul comodo sedile reclinabile fino ad Orange. Il giorno successivo la destinazione fu Gap attraverso strade tortuose sulle Montagne del Lune.

Incominciò a nevicare e le ripide strade di montagna si trasformarono in un letto di fango e pietre.
Ma dove il tracciato era propizio, la Dolomite poteva esprimere in pieno tutte le sue doti di accelerazione (da 80 a 112 Km/h. in 10 secondi, in quarta).

26 marzo. La Dolomite passò una giornata sul famoso tracciato montano del « Rally di Monte Carlo » — un noto massacratore del cambio —.

La Dolomite diede una superba prova, per la sua tenuta ed il suo morbido andamento. Le condizioni della strada cambiarono drammaticamente dal terreno asciutto al ghiaccio ed agli improvvisi banchi di nebbia.

La Dolomite proseguì attraverso questi due test di resistenza meccanica mettendo a dura prova anche i freni.
L'equipaggio cercava di tenersi il morale alto con potenti drinks tornando alla base.











38ª a Monza

27 marzo - Gap - Susa - Torino - Milano. Una memorabile giornata, indipendentemente dalle strade tortuose bloccate da neve e rocce.
Una volta attraversata la frontiera ed arrivati in autostrada la Dolomite proseguì velocemente quasi divorando i chilometri. Anche quando la vettura raggiungeva la velocità massima nessun rumore del motore disturbava la conversazione.
29 marzo. Fu il giorno scelto per la veloce prova sul tracciato di Monza.
Come a Le Mans sul circuito italiano niente avrebbe potuto intimidire la Dolomite.
Martin Cox affermò: « La vettura sfrecciava sulle alte curve del tracciato a 165 Km/h, mantenendo la sua eccezionale



direzionalità anche sulle sopraelevate a 38,5° ».
Dalla famosa linea di partenza di Monza si sono raggiunti i 96 Km/h. in 11,5 secondi e i 400 metri in 19 secondi.



Attraverso il Brennero fra le Dolomiti

Dopo un'instancabile settimana senza sosta la Dolomite ha iniziato l'ultima tappa del suo viaggio nella zona omonima, che comprendeva una deviazione sul « Ponte d'Europa » e Innsbruck.





Ancora ci fu un cambiamento di tempo. Nevicava forte e c'era pericolo di valanghe, i passi erano bloccati.
Si montarono i pneumatici da neve.
Attraversando l'altissimo « Ponte d'Europa », la Dolomite tagliò il vento impetuoso con ineguagliabile stabilità.
E malgrado il traffico continuo ed intenso giunse infine a Innsbruck, dimostrando ancora una volta la sua maneggevolezza pur in condizioni proibitive.







Gli ultimi due giorni della « prova » della Dolomite furono passati sulle strade ingombre di neve semi disciolta delle Dolomiti, dalla base di Bolzano.



La Dolomite viaggiò ancora per 400-500 chilometri tra le impraticabili strade di montagna con l'andatura sicura di un esperto sciatore.
Sebbene la temperatura esterna si mantenesse notevolmente al di sotto degli 0°, all'interno della Dolomite, l'impianto di riscaldamento assicurava una piacevole temperatura tanto da sentirsi « a casa propria ».
In 12 giorni la Dolomite ha provato di tutto; è passata da autostrade a piste allagate, da circuiti di gara a strade ingombre di fango, in lotta con la neve ed il ghiaccio, la pioggia ed il vento.



In questa varietà di situazioni la Dolomite ha dimostrato le sue eccezionali capacità di affrontare le condizioni atmosferiche e i fondi stradali più impervi e difficili, offrendo allo stesso tempo ai passeggeri un elevato livello di comfort ed una guida rilassata.
La Dolomite è davvero grande!


D

← *Il lunotto termico assicura un perfetta visibilità posteriore in qualsiasi condizione di tempo.*

Caratteristiche tecniche

CARATTERISTICHE TECNICHE

Berlina 4 porte, 4 fari, 5 posti. Monoscocca in acciaio. Semitelaio anteriore separato in acciaio. Cofano motore incernierato anteriormente. Portiere incernierate anteriormente. Serrature antiurto di sicurezza. Lunotto termico, cristalli laterali a scomparsa, deflettori regolabili sulle portiere anteriori. Vano bagagli posteriore separato.

RIVESTIMENTI. In vinil-pelle con sedili e schienali rivestiti in nylon spazzolato.
All'interno dell'abitacolo il pianale è rivestito con un tappeto in feltro sul quale poggia una moquette con rinforzo in corrispondenza del punto di appoggio dei piedi del guidatore.
Rivestimento in gomma sagomata e pannelli in doppio cartone compresso nel vano portabagagli.

SEDILI. Anteriormente due poltroncine separate scorrevoli e con schienale completamente reclinabile.
La poltroncina del guidatore è regolabile anche in altezza.
Posteriormente divano unico con poggiabraccia centrale estraibile.
Attacchi per cinture di sicurezza ai sedili anteriori e posteriori.

RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE. Un efficace sistema provvede allo smistamento d'aria fresca o riscaldata all'interno dell'abitacolo con condotti separati di diffusione sotto la plancia o verso il parabrezza per il riscaldamento e lo sbrinamento.
Un'addizionale uscita a direzione variabile è montata centralmente tra il cruscotto ed il ripiano portaoggetti. I comandi sono situati in un pannello al centro del cruscotto.
Due leve separate permettono la scelta della temperatura desiderata e la distribuzione dell'aria: una terza leva comanda la circolazione dell'aria ed un ventilatore a due velocità.
L'aria tramite condotti interni con uscita alla base del lunotto scivola sullo stesso assicurandone lo sbrinamento ed esce dall'abitacolo tramite apposite feritoie poste sopra il lunotto stesso.
Due bocchette regolabili per l'aria fresca sono situate alle estremità del cruscotto.

STRUMENTAZIONE E LAMPADE SPIA - Gli strumenti sono raccolti in un compatto pannello di fronte al guidatore e comprendono: tachimetro con scala in Km/h e m.p./h con contachilometri totalizzatore e parziale, contagiri, indicatore livello benzina, termometro acqua, voltmetro. Strumento combinato contenente spie luminose per fari abbaglianti, indicatori di direzione, accensione, starter inserito, freno a mano, riserva carburante e pressione olio insufficiente.
Una spia luminosa incorporata nell'interruttore indica il funzionamento dello sbrinatore elettrico del lunotto.
Comandi ed interruttori sono disegnati e raggruppati per facilitarne l'azionamento.

Posti nel cruscotto di fronte al guidatore vi sono il reostato per il controllo dell'illuminazione progressiva degli strumenti ed il comando del dispositivo che permette l'accensione contemporanea degli indicatori di direzione per segnalare pericolo nel caso di sosta d'emergenza.

Il pomello comando starter e l'accendino sono sulla consolle centrale dove è situato anche il comando di accensione del lunotto termico.
Un pomello rotante a 3 posizioni sulla destra del canotto dello sterzo comanda l'illuminazione degli strumenti, le luci di posizione, i mezzi fari e gli abbaglianti.

Sulla sinistra del canotto sterzo la chiave di accensione comanda anche l'interruttore per gli accessori ed il bloccasterzo.

Una levetta sulla destra del canotto sterzo comanda gli indicatori di direzione, le trombe, il lampeggio diurno ed il commutatore luci.

La levetta posta sulla sinistra del canotto sterzo comanda il lavavetro ed il tergicristallo a due velocità che incorpora il dispositivo per battuta singola.

EQUIPAGGIAMENTO - Interno - Specchietto retrovisore interno con posizione giorno-notte montato su supporto di sicurezza. Alette parasole imbottite con specchietto di cortesia per il passeggero. Piano antiriflesso sopra il cruscotto e cassetto porta guanti con serratura. Deflettori orientabili alle portiere anteriori e fissi alle posteriori.

Poggia gomiti e portacenere alle portiere. Portiere con finiture in legno pregiato. Due ganci appendiabiti. Maniglie di appiglio per i passeggeri. Plafoniera con lente di concentrazione del fascio luminoso orientabile ed interruttori alle quattro portiere. Soglie delle portiere ricoperte in alluminio.

Esterno - Paraurti cromati avvolgenti con rostri cromati. Calandra in plastica nera in due parti. Ghiere dei fanali nere in alluminio anodizzato. Trombe bitonali. Due spazzole tergicristallo a due velocità. Due spruzzatori lavavetro. Modanature cromate sulle fiancate sotto alle portiere, sotto i finestrini e sulla coda.

Montanti posteriori neri.

Diametro minimo di sterzata	9,4 m.
Lunghezza	4115 mm.
Larghezza	1568 mm.
Altezza	1372 mm.

PESI

Tara (inclusi attrezzi, carburante, olio ed acqua)	967 kg
Peso complessivo (max)	1329 kg

CAPACITA'

Serbatoio carburante	57 l.
Coppa olio motore con filtro	4,5 l.
Coppa olio motore senza filtro	4 l.
Olio scatola differenziale	0,85 l.
Olio scatola cambio	0,85 l.
Sistema di raffreddamento con riscaldamento	5,4 l.
Impianto di riscaldamento	0,57 l.



Trasmissione automatica (attualmente non disponibile).

MOTORE

Tempi	4
n. dei cilindri	4 in linea, inclinati di 45°
Alesaggio	87 mm.
Corsa	78 mm.
Cilindrata totale	1854 cc
Rapporto di compressione	9 : 1

SISTEMA DI ACCENSIONE

Bobina
Lucas tipo 16 C 6, volt, con resistenza per l'avviamento

Distributore
In parallelo A C Delco con anticipo centrifugo e a depressione

Ordine di accensione
1, 3, 4, 2

Candele di accensione
Champion N - 11 Y

SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

Serbatoio nella parte posteriore

Pompa
tipo meccanico a diaframma

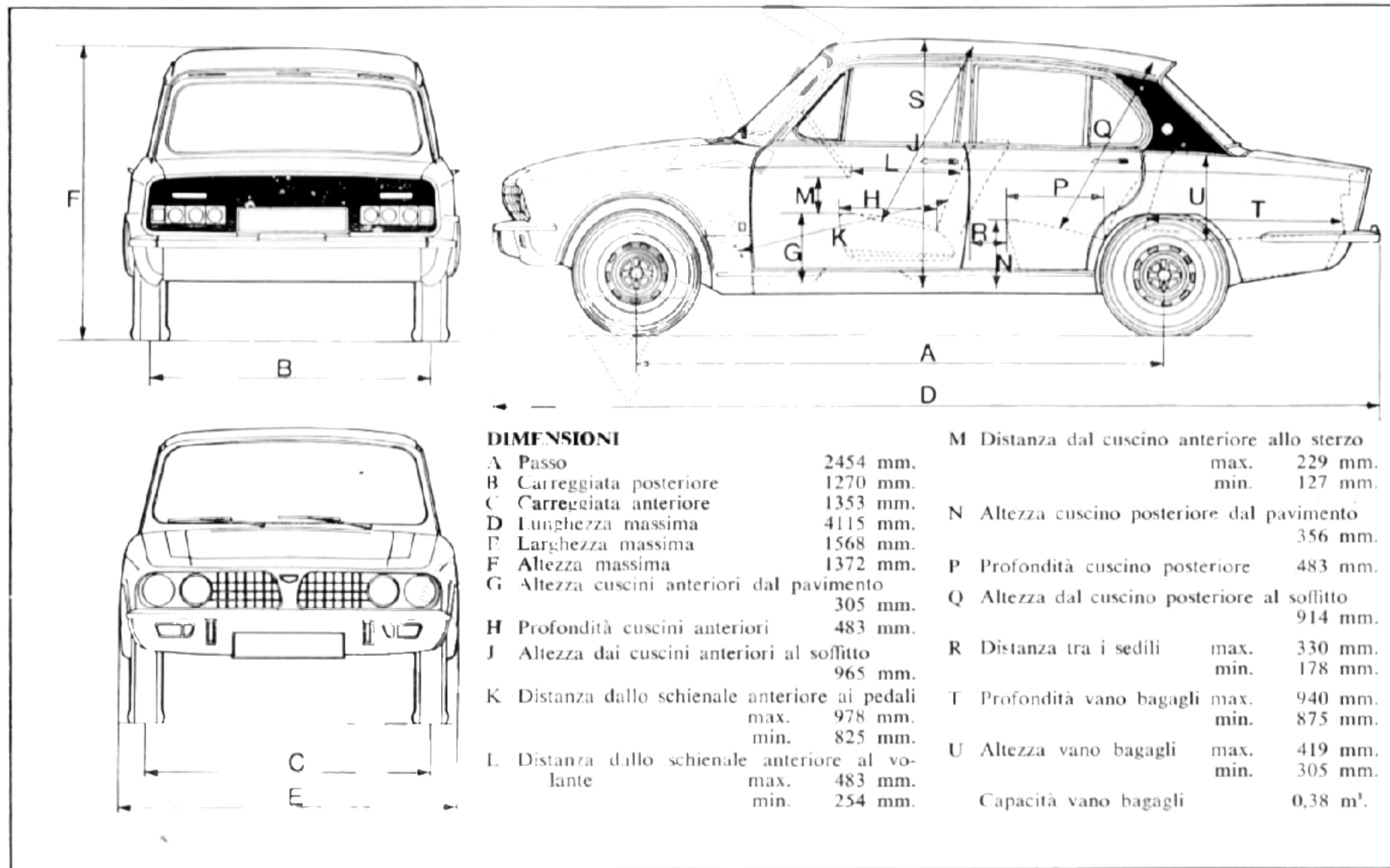
Carburatori
n. 2 Stromberg 150 CDS (E) V

Filtro aria
filtro aria e silenziatore con cartucce in carta

Collettore di aspirazione
ottenuto per fusione in lega di alluminio, è riscaldato dall'acqua dell'impianto di raffreddamento

Collettore di scarico
in acciaio stampato





DIMENSIONI

A	Passo	2454 mm.
B	Carreggiata posteriore	1270 mm.
C	Carreggiata anteriore	1353 mm.
D	Lunghezza massima	4115 mm.
E	Larghezza massima	1568 mm.
F	Altezza massima	1372 mm.
G	Altezza cuscini anteriori dal pavimento	305 mm.
H	Profondità cuscini anteriori	483 mm.
J	Altezza dai cuscini anteriori al soffitto	965 mm.
K	Distanza dallo schienale anteriore ai pedali	max. 978 mm. / min. 825 mm.
L	Distanza dallo schienale anteriore al volante	max. 483 mm. / min. 254 mm.
M	Distanza dal cuscino anteriore allo sterzo	max. 229 mm. / min. 127 mm.
N	Altezza cuscino posteriore dal pavimento	356 mm.
P	Profondità cuscino posteriore	483 mm.
Q	Altezza dal cuscino posteriore al soffitto	914 mm.
R	Distanza tra i sedili	max. 330 mm. / min. 178 mm.
T	Profondità vano bagagli	max. 940 mm. / min. 875 mm.
U	Altezza vano bagagli	max. 419 mm. / min. 305 mm.
	Capacità vano bagagli	0,38 m³.

SISTEMA DI SCARICO

Il tubo di scarico unito, comprende 2 silenziatori. Il sistema è montato in modo flessibile ed è isolato in modo da ridurre la rumorosità in vettura.

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Ad acqua. Tipo pressurizzato a circolazione forzata comprendente un serbatoio ad espansione. La circolazione avviene mediante una pompa centrifuga. Il flusso è controllato da un termostato.
Ventola a 7 pale in polipropilene del diametro di 292 mm. Trasmissione a cinghia.

SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE

Coppa olio. Il tappo si trova sul coperchio delle punterie. Filtro olio a portata totale. Elemento sostituibile. Ricircolo del gas dal basamento a circolo chiuso con i gas che vanno dal coperchio delle punterie ai carburatori.

TRASMISSIONE

Frizione
diametro 216 mm. del tipo monodisco a secco, operante idraulicamente.

Cambio
4 marce avanti sincronizzate e 1 retromarcia. La leva del cambio è montata centralmente dietro la scatola del cambio.

Rapporti cambio

IV	III	II	I	RM
1000	1254	1779	2646	3011

Rapporti totali al differenziale

IV	III	II	I	RM
3636	4559	6468	9621	10948

Albero di trasmissione
Formato da due parti sopportate da un cuscinetto centrale.
Il giunto cardanico è munito di cuscinetti a rulli.

DIFFERENZIALE

Posteriore con assale rigido. Ingranaggi ipoidi in acciaio stampato, montato con supporti in gomma.

RAPPORTO RIDUZIONE AL DIFFERENZIALE
3,63 : 1

SOSPENSIONE ANTERIORE

A ruote indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali ed ammortizzatori telescopici. Le molle sono montate con rondelle antirumore. Barra antirollio.

SOSPENSIONE POSTERIORE

Sistema a quattro articolazioni con bracci inferiori sopportanti le molle a spirale e gli ammortizzatori telescopici. Barra antirollio.

PRESTAZIONI

Potenza massima	91 CV DIN a 5200 g/min
Coppia max	14,5 kgm a 3500 g/min
Pressione media effettiva	9,84 kg/cm² a 3500 g/min

Accelerazione	km/h	Tempo
Con l'uso del cambio	0-48	4.5 sec
	0-64	6.5 »
	0-80	8.5 »
	0-96	11.5 »
	0-112	16.5 »







in 4ª marcia	32-48	8.5 »
	48-80	8.5 »
	64-96	9.0 »
	80-112	10.0 »
400 m con partenza da fermo		19 sec
Velocità max oltre		160 km/h

Giri motore alla velocità di 10 km/h

IV	III	II	I
344	432	614	912

Velocità in IV marcia a 1000 g/min	29 km/h
Velocità su strada con il pistone a velocità di 12.50 m/sec	142 km/h

DIMENSIONI GENERALI

Passo	2454 mm.
Carreggiata anteriore	1353 mm.
Carreggiata posteriore	1270 mm.
Altezza dal suolo a pieno carico	125 mm.



STERZO

Pignone e cremagliera. Volante **imbottito** a 3 razze del diametro di 407 mm. Tre giri **da fermo** a fermo. La colonna dello sterzo è regolabile verticalmente ed assialmente per la migliore posizione di guida ed incorpora il bloccasterzo.

RUOTE

Cerchioni in acciaio stampato **13 x 4½ J** con borchie coprimozzo e bulloni cromati.

PNEUMATICI

155 SR - 13 DUNLOP SP68 radiale senza camera d'aria.

FRENI

Anteriori
a disco con diametro di 222 mm.

Posteriori
a tamburo di 204 mm. diametro e 38 mm. spessore. Autoregolanti a ganasce avvolgenti e svolgenti.

Rapporto pressione con servofreno 2.2 : 1

AREA TOTALE DELLE PASTIGLIE
112,2 cm^2

AREA TOTALE DI ATTRITO
1065 cm^2

SUPERFICIE DEL MATERIALE DI ATTRITO POSTERIORE
245 cm^2

SUPERFICIE DI ATTRITO POSTERIORE
487 cm^2

AREA TOTALE DEL MATERIALE DI ATTRITO
357,2 cm^2

AREA TOTALE DELLA SUPERFICIE DI ATTRITO
1552 cm^2

Il pedale del freno agisce idraulicamente su tutti e quattro i freni. Quello di emergenza azionato meccanicamente per mezzo della leva a mano agisce sui tamburi posteriori.

N.B. I dati e le illustrazioni della presente pubblicazione si intendono forniti a titolo indicativo e comunque non impegnativo. La Leyland Innocenti pertanto, salve le caratteristiche fondamentali, si riserva la facoltà di apportare modifiche di organi, dettagli e forniture di accessori, senza pubblico preavviso, qualora ciò fosse ritenuto dalla stessa conveniente per qualsivoglia motivo.





Distributrice per l'Italia: **LEYLAND INNOCENTI S.p.A.**

